385.11
o 3cd

CHEMIN DE FER

QUEBEC, MONTREAL, OTTAWA & OCCIDENTAL

DIVISION OUEST.

RAPPORT POUR LES SIX MOIS

FINISSANT LE 28 FEVRIER 1879.

1879

P385.71
Qo 3cd

CHEMIN DE FER

QUEBEC, MONTREAL, OTTAWA & OCCIDENTAL

DIVISION OUEST.

RAPPORT POUR LES SIX MOIS

FINISSANT LE 28 FEVRIER 1879.

BIBLIOTHEQUE
SAINT-SULPICE

1879

HE
2810
C65C4

B.Q.R.
NO8455

TS

BUREAU DU SURINTENDANT GENERAL,

Montreal le 16 Juin 1879.

Rapport du Surintendant General.

A l'Honorable H. G. Joly,

Commissaire des Chemins de Fer et des Travaux Publics,

QUEBEC.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de la Division Ouest du chemin de fer, Québec, Montréal, Ottawa et Occidental pour les six mois finissant au 28 Février 1879.

Le gouvernement prit possession du chemin de fer des mains de M. McDonald, le contracteur, le Lundi 2 Septembre dernier et malgré qu'il eut placé tout le matériel roulant dans la carrière à sable de Ste. Thérèse, où il était gardé par une large force d'hommes, que l'embranchement conduisant à la ligne eut été en partie détruit, les locomotives mises hors de service et que l'eau en eut été vidée, les trains commencèrent à marcher dans la matinée du 3 et ont continué depuis avec la plus grande régularité. Les dépenses totales de la milice et les autres services requis pour la prise de possession s'élèvent à $4,834 57.

Vos instructions, qui étaient de conserver au service de la ligne tous les employés de M. McDonald, capables et qui n'avaient pas pris part à la résistance contre le gouvernement, furent exécutées. Après la prise de possession du chemin, les différents services de son exploitation furent organisés et commençèrent à fonctionner, et

51743

je n'ai pas besoin de dire que la tâche fut difficile ; un système régulier dut être établi ainsi qu'un assortiment complet, comprenant les blancs, la papeterie, les fournitures de bureau, les billets et la multitude d'objets nécessaires pour l'exploitation méthodique et économique d'un chemin de fer.

M. C. A. Stark (qui avait été au service de M. McDonald) fut conservé comme agent général du fret et des voyageurs et je puis donner témoignage de la manière dont, avec grande précision, il a établi son tarif de fret et de voyageurs pour lutter contre la concurrence que la ligne a à soutenir.

On comprendra aisément que l'organisation et l'exploitation du chemin dans son état incomplet étaient d'autant plus difficiles qu'il n'y avait point d'ateliers (les principales réparations se faisaient à l'atelier des machines à cinq milles d'Hochelaga) les stations terminales situées à une longue distance de Montréal et d'Ottawa, les approches de stations le long de la ligne en mauvaise condition, le ballastage incomplet, le matériel roulant demandant des réparations couteuses, les machines sans abri, le manque d'espace pour les dégagements, au fait tout était dans un état qui s'opposait beaucoup à une administration économique. Le printemps s'ouvrit néanmoins, avec des perspectives plus brillantes. Le ballastage, l'achèvement de la voie furent poussés vigoureusement par le gouvernement et j'ai l'espoir qu'à l'automne, les villes de Montréal et d'Ottawa seront atteintes par la ligne, que des stations commodes et les ateliers seront construits, et qu'enfin la division ouest sera dans un état parfait d'achèvement et d'équipement.

J'ai apporté la plus stricte économie possible et prenant en considération les circonstances dans lesquelles j'étais

placé, (les six mois étaient les plus difficiles des douze) mes dépenses d'exploitation ne montrent point une large proportion par rapport au Revenu brut.

Le chemin de fer Laurentien (allant de Ste. Thérèse à St. Lin, 15 milles) a été pour la ligne une communication importante, nous laissant pour les six mois environ $3,500 nets et j'ai, en conséquence donné a cette ligne, toute facilité pour permettre qu'elle restât ouverte pendant l'hiver dernier.

Deux stations ont été détruites par le feu depuis le 1er Septembre, celle du Mile End et celle de Ste. Thérèse, la première fut détruite par un acte d'incendiarisme et la seconde par l'explosion d'une lampe d'huile de charbon ; dans les deux cas, nous étions entièrement couverts par les assurances et de nouvelles constructions remplacent celles qui ont été brulées.

Deux accidents seulement ont eu lieu sur la route. Par le premier, un homme sans asile connu fut tué pendant la nuit auprès de Lachute et l'on suppose qu'il s'était endormi sur la voie. L'autre, auprès de Ste. Thérèse, causa la mort d'un vieillard qui marchait sur la voie et qui fut atteint par une locomotive précédée d'une charrue à neige. Dans les deux cas, les officiers de la Compagnie n'encouraient aucun blâme, comme le prouvent les verdicts des enquêtes. Nous n'avons jusqu'à ce jour, éprouvé aucun accident, même de la nature la plus légère.

Vous m'avez demandé de faire une épreuve sérieuse de l'accoupleur automatique de Scott, ayant exprimé votre désir de diminuer autant que possible le danger auquel les gardes-frein sont exposés dans cette manœuvre et vous serez heureux d'apprendre que dans les essais faits sur quatre chars de fret, le résultat a été très satisfaisant. Je serai, d'ailleurs en quelques jours, en position de vous transmettre plus de détails,

MATERIEL ROULANT.

Le matériel roulant sur la route lorsque possession en fut prise consistait en

4 Locomotives pour voyageurs.
6 " pour fret.
4 Chars de voyageurs de 1re classe.
4 " " de 2de "
3 " pour la Poste, le Bagage et l'Express.
25 " à fret, fermés.
121 Plateformes.
2 Charrues à neige.

Une dépense considérable fut nécessaire pour remettre ce matériel en bon état et les réparations sont faites selon les besoins. Le matériel ci-dessus étant totalement insuffisant pour l'exploitation actuelle de la ligne, le matériel suivant a été ajouté :

3 Locomotives pour fret.
1 Locomotive de Station.
2 Chars Palais.
2 " de 1re classe.
20 " à fret, fermés.
30 Plateformes.
5 Chars à bestiaux.
2 Charrues à neige.
2 Grattoirs à boudins.

Avec quatre chars de 2de classe de plus, je considère que la route sera suffisamment équippée pour le trafic actuel. Tous les Trains de voyageurs sont pourvus de la Plateteforme et du Tampon Miller ainsi que des freins à air comprimé. J'ajouterai que tout le nouveau matériel roulant (à l'exception des 2 chars palais et de la locomotive de station) a été construit en Canada ; les 3 locomotives par la Compagnie de Locomotive de Kingston ; la locomotive de station par les Ateliers de Locomotives de

Baldwin, à Philadelphie ; les 2 chars palais par Gilbert & Bush, Cie. de Troy ; les 2 chars de 1re classe par Jas. Crossen de Cobourg, et les chars à fret et les charrues par la Compagnie des Chars d'Ontario et par Crossen.

Les chars-palais ne devaient pas être fournis, sous l'ancien contrat avec M. McDonald, mais ils étaient indispensables, dans l'équipement de la ligne pour le service spécial et pour donner au public voyageant le même comfort que les autres lignes ; avec votre permission, ils ont été achetés et seront une source d'accroissement de revenu pour le chemin ; si néanmoins, le gouvernement le préférait, ce service serait repris par une compagnie particulière qui rachèterait les chars ; mais je puis vous assurer, qu'il est dans l'intérêt du Gouvernement de les retenir parce qu'ils commencent déjà à donner un bon résultat pécuniaire.

COMBUSTIBLE.

6,498 cordes de bois furent reprises de M. McDonald et ont été payées au Gouvernement par le Revenu du Chemin. La question d'économie du combustible a appelé mon attention. Le bois de corde aux extrémités de la route a coûté, délivré sur la machine, $4 par corde. J'ai fait un essai du charbon et j'ai trouvé que je pourrais sauver sur les dépenses des voyageurs et du fret plus de $8000 par an en combustible seulement, sans parler de l'économie de temps. J'ai en conséquence fait changer le foyer de toutes les machines pour voyageurs et frêt pour ne consumer que du charbon.

Le bois de corde acheté pour la consommation de cette année depuis le 1er mars et déjà payé par le revenu, se monte à $24,926.39. Il sera revendu avec profit et le charbon sera substitué à son emploi. excepté pour ce qui sera nécessaire pour l'usage des stations et des locomotives travaillant à la construction.

Je prends la liberté de présenter l'exposé suivant de l'exploitation pendant les six mois ainsi que les tableaux des recettes et dépenses.

PARCOURS.

Nombre de milles parcourus par chars de voyageurs	236,840
Nombre de milles parcourus par chars de fret.	376,196
" " " " à bois ..	65,605
Total du parcours des chars	678,641

Nombre de milles parcourus par trains de voyageurs	82,155
Nombre de milles parcourus par trains de fret.	41,100
Nombre de milles parcourus par trains de bois et autres	5,559
Total du parcours des trains.	128,814

TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Nombre de voyageurs transportés	48,203
Total des Recettes pour transport	$64,002.35
Recette par voyageur	$1.32¾

TRANSPORT DU FRET.

Nombre de tonnes de fret transportées	30,342
Total des recettes	$41,280.22
Moyenne de la recette par tonne	$1.36

RECETTES DU TRANSPORT PAR MILLE.

Moyenne de la recette brute par mille	89½
Moyenne de la dépense d'exploitation par mille	56
Recette nette par mille	33½

Depuis le 1er mars, les recettes de la route se sont considérablement augmentées et un estimé excessivement scrupuleux pour les mois de mars, avril et mai, montre un total de $66,749.39 pour les trois mois, étant une moyenne $22,000 par mois.

DIVISION EST.

La ligne entre Quebec et la Jonction St. Martin fut ouverte par l'Hon. Thos. McGreevy, le contracteur, à l'exploitation le 14 Février et une échelle de taux fut établie pour un échange de transport sur les 13 milles entre St. Martin et Hochelaga.

La distinction à faire dans les dépenses entre l'exploitation et la construction et équipement était une question qui réclamait beaucoup d'attention et comme vous l'avez soumise à M. Walter Shanley, mes comptes ont été basés sur le rapport qu'il vous a fourni à ce sujet. Tous les comptes et exposés ont été faits en duplicata et remis au département des travaux publics à leur date.

En terminant, je dois rendre témoignage de la manière efficace dont les départements des Locomotives, du transport et du contrôle, ont été conduits par leurs différents chefs et aussi de l'efficacité de tous les employés de la route en général.

Le tout respectueusement soumis.

C. A. SCOTT,
Surintendant Général,
DIVISION OUEST.

C. A. SCOTT, Ecr.,

Surintendant Général,

Chemin de Fer Q., M., O. et O. (Division Ouest.)

MONTRÉAL.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-inclus mon premier rapport semi-annuel des Recettes et des Dépenses du Chemin de Fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, (Division Ouest), pour la demi-année finissant au 28 Février 1877, ainsi que les tableaux annexés.

A votre demande, je donne aussi un estimé approximativement exact des Recettes de l'exploitation pour le mois de Mars, Avril et Mai, et je puis vous assurer que les dépenses d'exploitation montreront a peu près la même moyenne, (si ce n'est moins,) que pendant les six mois finissant au 28 Février 1879.

Je suis, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

S. SHACKELL,

Auditeur.

RECETTES ET DÉPENSES POUR LES SIX MOIS FINISSANT AU 28 FÉVRIER 1879.

RECETTES.

Transport des Voyageurs	$64002 35	
" du Fret	41280 22	
" de la Poste	3579 32	
" de l'Express	895 34	
" de l'Extra Bagage	311 90	
" de Divers	796 13	
Total des Recettes		$110865 26
Moins Dépenses d'Exploitation		69216 69
RECETTES NETTES		$ 41648 57

Dépenses 62 $\frac{43}{100}$ pour cent .....

Recettes 37 $\frac{57}{100}$ " .....

ÉTAT DES DÉPENSES D'EXPLOITATION POUR LES SIX MOIS FINISSANT AU 28 FÉVRIER 1879.

Combustible	$8375 53	
Entretien de la Voie	14944 46	
Dépt. des Machines [Loco. et Chars]	13733 96	
Service des Trains, Salaires des Conducteurs, Garde-Freins, etc	9574 36	
Service des Stations, Salaires des Agents de Stations, Commis, etc	7946 58	
Combustible et Department des Approvisionnements, Salaire de l'Inspecteur du Combustible, des hommes de trains de bois, du Magasinier Général et des Assistants	4602 35	
Salaires des Officiers Généraux, Commis, etc	4749 58	
Approvisionnements et diverses dépenses	5289 87	
		$69216 69

BIBLIOTHÈQUE SAINT-SULPICE

Recettes du Chemin de Fer QUEBEC, MONTREAL, OTTAWA ET OCCIDENTAL,

DIVISION OUEST

POUR LES SIX MOIS FINISSANT LE 28 FÉVRIER 1879.

Du 4 Septembre 1878 au 28 Février 1879.	VOYAGEURS.		FRET.		RECETTES D'AUTRES SOURCES.				
	Nombres.	Recettes	Tonnes.	Recettes.	Poste.	Express.	Extra Bagage.	Divers.	Total des Recettes.
Septembre	8171	$11343 40	3120	$4733 83	$554 07	.....	$48 35	$20 00	$16699 65
Octobre	9369	12421 61	5049½	6330 77	634 37	$181 11	63 24	20 00	19651 10
Novembre	8156	9784 29	4348¾	6232 61	634 37	162 98	58 66	20 00	16892 91
Décembre	7359	9891 80	3767¾	6920 77	634 37	211 32	51 75	60 09	17770 10
Janvier	7785	10296 74	6759½	7961 19	617 17	184 38	45 01	72 71	19177 20
Février	7363	10264 51	7116¾	9101 05	504 97	155 55	44 84	603 33	20674 30
Totaux pour Six Mois	48203	64002 35	30342	41280 22	3579 32	895 34	311 90	796 13	110865 26

RAPPORT MENSUEL.—TRAVAIL DES LOCOMOTIVES SUR LE CHEMIN DE FER QUEBEC, MONTREAL, C

NOMS DES MÉCANICIENS.	No des Machines.	Lieu de construction de la Machine.	Diamètre du Cylindre.	Diamètre des Roues motrices.	NOMBRE de MILLES PARCOURUS par les MACHINES.							Total des Milles.	Huile.	Suif.	*Waste.*
					Voyageurs.	Fret.	Mixtes.	Bois.	Neige.	Construction.	Garage.		lbs.	lbs.	lbs.
E. Lalumière.....	9	Manchester	16"	5p.	.....	.....	756½	.....	70	86	494½	1407	42	21	3
J. T. Eames.....	10	"	"	5p.	.....	.....	.....	150	519	.....	152	821	24	12	2
J. D. Lafrance.....	11	"	"	5p.	.....	2754	.....	66	.....	116	220	3156	78	42	6
N. Pominville	12	"	"	5p.	.....	63	320½	827	.....	344	1465½	3020	84	39	6
R. Whitehead & Others	13	"	"	5p. 6p.	4564	.....	.....	.....	.....	.....	168	4732	94	39	6
R. Whitehead.....	14	"	"	5p. 6p.	2340	.....	37	.....	.....	.....	51	2428	66	31	10
F. Robidoux.....	15	"	"	5p. 6p.	4095	.....	63	.....	243	.....	148	4549	114	57	6
R. Pigeon.....	16	"	"	5p. 6p,	4717	.....	.....	.....	.....	51	224	4992	99	49	6
E. Lalumière.....	17	"	"	5p.	.....	2391	31½	.....	.....	453	185½	3361	60	30	5
L Rollin.....	18	"	"	5p.	2457	351	315	.....	116	361	533	4133	86	45	6
J. T. Eames	25	"	"	5p.	.....	702	242	341	.....	368	465	2118	76	33	7
					18173	6561	1765½	1384	948	1779	4106½	34717	823	398	73

Voyageur	Miles.....	18173
Fret	"	6561
Mixtes	"	1765½
Bois	"	1384
Neiges	"	948
Construction	"	1779
Garage	"	4106½
	TOTAL.....	34717

Moyenne du coût par mille po
" " "
" " "
" " "
" " "

TOTA

A. DAVIS, *Chef Mécanicien.*

NOTE.— Le Tableau ci-dessus pour Avril est simplement un exemple pour montrer le travail des Locomotives sur cette Division et la méth

OTTAWA ET OCCIDENTAL.—DIVISION OUEST., donnant la dépense entière en détail pour le mois d'Avril 1879.

Charb.	Bois.	VALEUR DU			Salaires de Mécanic'ns Chauffeurs et Nettoy.	RÉPARATIONS.		TOTAL du COUT.	COUT PAR MILE PARCOURU.				Total par Mille	MILLES PARCOURUS PAR			REMARQUES.
Tons.	Cords.	Huile, Suif, *Waste*.	Bois.	Charbon.		Trav'l.	Matériaux.		Huile, Suif, *Waste*.	Combustible	Mécan's Chauf's Nettoys	Réparations.		Tonne de Charbon.	Corde de Bois.	Pinte d'Huile.	
.....	39	2 32	156 00	.....	81 60	3 70	80	244 42	16	11 8	5 8	31	17 3	.....	36 0	33 5	En réparation.
.....	14	1 53	56 00	.....	45 25	1 15	23	104 16	18	6 8	5 5	16	12 6	.....	58 6	34 2	En réparation.
....	75½	4 57	302 00	.....	130 87	6 64	4 86	448 94	14	9 5	4 1	03	14 2	.....	41 8	40 4	
.....	59½	4 43	238 00	.....	138 30	4 60	31	386 64	14	7 8	4 5	16	12 8	.....	50 6	36 0	
.....	82	4 55	328 00	.....	179 70	1 40	8 37	522 02	09	6 9	3 7	20	11 0	.....	57 7	50 3	
19½	.....	3 91	.....	121 88	110 70	237 24	912 41	1383 14	1 16	5 0	4 5	47 3	57 0	122 0	.....	36 4	Réparation complète
.....	78	6 15	312 00	.....	164 42	16 80	162 82	662 19	13	6 8	3 6	3 9	14 5	.....	58 3	39 9	
.....	70	4 12	280 00	.....	176 20	4 60	4 70	469 62	08	5 8	3 5	18	9 4	.....	71 3	50 0	
.....	65½	3 38	266 00	.....	134 45	6 88	32	407 03	01	7 7	4 1	21	12 1	.....	51 5	56 0	
.....	70	4 91	280 00	.....	159 00	2 24	2 01	448 16	11	6 7	3 8	10	10 8	.....	59 0	45 0	
.....	57½	3 00	230 00	.....	114 43	25 15	13 35	385 93	14	10 8	5 4	1 08	13 5	.....	36 7	27 8	
19½	611	42 87	2444 00	121 88	1434 92	310 40	1112 18	5466 24	12	7.3	4.1	4 9	15.7	122.0	56.9	42.1	

pour l'Huile, Suif et *Waste*.....	12
Combustible	7 03
Charbon.....	
Mécaniciens, Chauffeurs et Nettoyeurs	4 01
Réparations.....	4 09
AL COUT PAR MILE.....	15 07

Moyenne du parcours par pt. d'Huile	42 01
" " corde de Bois.....	56 09
" " tonne de Charbon ...	122 00
" " Machine	3156 01

C. A. SCOTT,
Surintendant Général.

thode d'arriver à leurs dépenses de travail.